

### Vision einer maritimen Seidenstraße: China und Südostasien

Schüller, Margot; Nguyen, Tam

Veröffentlichungsversion / Published Version  
Arbeitspapier / working paper

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:  
GIGA German Institute of Global and Area Studies

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Schüller, M., & Nguyen, T. (2015). *Vision einer maritimen Seidenstraße: China und Südostasien*. (GIGA Focus Global, 7). Hamburg: GIGA German Institute of Global and Area Studies - Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien.  
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-454181>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer CC BY-NC-ND Lizenz (Namensnennung-Nicht-kommerziell-Keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Nähere Auskünfte zu den CC-Lizenzen finden Sie hier:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>

#### Terms of use:

This document is made available under a CC BY-NC-ND Licence (Attribution-Non Commercial-NoDerivatives). For more information see:  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

## ***Vision einer maritimen Seidenstraße: China und Südostasien***

Margot Schüller und Tam Nguyen

Im Kern der von China vorgestellten Vision einer maritimen Seidenstraße des 21. Jahrhunderts steht der Ausbau der Infrastruktur, um Handel und Investitionen auszuweiten. Vor allem den südostasiatischen Nachbarländern bietet dieses Konzept neue Entwicklungschancen, verstärkt jedoch auch die Diskussion über die wachsende Dominanz Chinas in der Region.

### **Analyse**

Das im März 2015 von der chinesischen Regierung veröffentlichte Dokument „Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup>-Century Maritime Silk Road“ repräsentiert ein ambitioniertes Konzept für die Entwicklung großer Wirtschaftsräume. Die maritime Seidenstraßen-Initiative zielt dabei vor allem auf die engere wirtschaftliche Kooperation von China mit Südostasien. Allerdings wird das chinesische Integrationsmodell in der Region nicht vorbehaltlos akzeptiert.

- Die globale Bedeutung der maritimen Seidenstraßen-Initiative Chinas liegt im Ausbau der Schifffahrtswege zwischen Asien und Europa, die durch den Indischen Ozean und das Mittelmeer bis nach Rotterdam und Hamburg führen.
- Die chinesische Initiative wird von den Regierungen der südostasiatischen Region offiziell begrüßt. China wirbt mit dem Hinweis positiver Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung, den Wohlstand und die politische Stabilität in der gesamten Region.
- Die Umsetzung der Initiative würde die wirtschaftliche und politische Macht Chinas gegenüber den ASEAN-Mitgliedsstaaten weiter stärken. Schon jetzt besteht eine asymmetrische Beziehung. Kritiker in der Region fürchten, dass sich ein auf China zentriertes Asien entwickeln könnte.
- Vor allem wirtschaftlich wenig entwickelte ASEAN-Mitgliedsstaaten wie Vietnam weisen wegen unzureichender Finanzierungsmöglichkeiten eine schwache Infrastruktur auf. Im Rahmen der Seidenstraßen-Initiative könnte Vietnam Defizite in der Infrastruktur beseitigen. Aufgrund des Konflikts im südchinesischen Meer genießt China in Vietnam allerdings nur geringes Ansehen, sodass diese Initiative mit gemischten Gefühlen gesehen wird.

*Schlagwörter: China, ASEAN, Vietnam, Maritime Seidenstraße*

### **China und Südostasien – komplexe Beziehungen**

Bei der Neugestaltung der politischen und wirtschaftlichen Beziehungen Chinas zu den asiatischen Nachbarländern seit Ende der 1990er Jahre spielten Scobell (2010: 2-4) zufolge die Beschränkung des US-Einflusses sowie die Verbesserung des eigenen Images in der Region eine zentrale Rolle. Die südostasiatischen Länder sollten davon überzeugt werden, dass der Aufstieg Chinas keine Bedrohung sei, sondern auch ihnen neue, vor allem wirtschaftliche Chancen eröffne. Vor dem Hintergrund der komplexen Beziehungen war dies eine große Herausforderung für die chinesische Außenpolitik. Sowohl Grenzstreitigkeiten als auch der Krieg mit Vietnam und bis heute ungelöste Konflikte über die Nutzungsrechte im Südchinesischen Meer hatten bislang die politischen Beziehungen beeinträchtigt. Chinas stärkere Beteiligung an multilateralen Institutionen in der Region und die Verbesserung der bilateralen Beziehungen zu den einzelnen Mitgliedsländern der Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) wirkten sich positiv auf das politische Klima aus. China richtete sich mit seiner 2003 formulierten Strategie des friedlichen Aufstiegs explizit an die asiatischen Nachbarn. Ihnen werde durch den Aufstieg Chinas ein riesiger Markt geboten. Gleichzeitig würden Fortschritte in der wirtschaftlichen Entwicklung China erlauben, andere Länder in der Region zu unterstützen (Zan 2004). Zudem betonte Li Junru, stellvertretender Präsident der Parteihochschule der KPCh, dass Chinas Aufstieg die Interessen der anderen asiatischen Länder nicht beschädigen wird.

In den Folgejahren verfolgte China eine Politik der stärkeren Handelskooperation mit der ASEAN, bot eine engere Entwicklungszusammenarbeit an und setzte auf vertrauensbildende Maßnahmen. Dies trug zu einer positiveren Wahrnehmung Chinas in Südostasien bei. Nach der anfänglichen, eher zurückhaltenden Teilnahme an bestehenden regionalen Institutionen begann China ab 2004 mit dem Vorschlag eines China-ASEAN Freihandelsabkommens, eine aktivere Rolle zu übernehmen. Der bilaterale Handel entwickelte sich dadurch noch schneller. Chinas Importe aus der ASEAN stiegen von ca. 7 Mrd. USD im Jahr 2003 auf knapp 200 Mrd. USD im Jahr 2013 an. Da die chinesischen Exporte in die ASEAN im selben Zeitraum jedoch rasant von ca. 31 Mrd. USD auf 244 Mrd. USD zunahmen, verwandelte sich der Überschuss der ASEAN im Handel mit China (16,4 Mrd. USD) in ein Defizit (44,7 Mrd. USD)

(Salidjanova und Koch-Weser 2015: 5). Gleichfalls erhöhten sich in diesem Zeitraum Direktinvestitionen aus China in der ASEAN, jedoch betrug der kumulierte Anteil Chinas Ende 2013 lediglich 6,7 Prozent (35,7 Mrd. USD) der gesamten ausländischen Direktinvestitionen in der ASEAN.

In den letzten Jahren wurden die politischen Beziehungen durch Auseinandersetzungen zwischen China und den ASEAN-Ländern um das Südchinesische Meer beeinträchtigt (Dicke und Holbig 2014). Aufgrund dieses Konflikts verschlechterte sich vor allem in Vietnam das Image Chinas. Im Global Attitudes Survey des Pew Research Center von 2015 beurteilten lediglich 19 Prozent der in Vietnam Befragten China positiv. Am besten war das Image Chinas in Malaysia (78 Prozent), Indonesien (63 Prozent), und überraschender Weise auf den Philippinen (54 Prozent). Allerdings befürchteten auch auf den Philippinen 91 Prozent der Befragten einen territorialen Konflikt mit China, 56 Prozent der Befragten hegten sogar „starke Befürchtungen“ (Pew Research Center 2015). Das Pew-Befragungsergebnis zeigt, wie unterschiedlich das Image von China in den ASEAN-Mitgliedsstaaten ausfällt.

Die Reaktionen der ASEAN-Mitgliedsstaaten auf die chinesische Seidenstraßen-Initiative zeigen, dass die unmittelbaren und wirtschaftlich schwächeren Nachbarländer größere Bedenken vor einer weiter wachsenden Stärke Chinas haben als die weiter entfernt liegenden Partnerstaaten.

### **Ziele und Instrumente der Seidenstraßen-Initiative**

Die Seidenstraßen-Initiative greift auf einen positiven historischen Kontext zurück, mit dem China auf seine traditionelle Bedeutung in Asien verweist und gleichzeitig den Aufstieg zur wichtigsten Regionalmacht legitimieren will. Die antike Seidenstraße war weder der Auslöser von Kriegen noch von Kolonisation, sondern diente dem Waren- und Kulturaustausch zwischen Asien und Europa (Chaturvedy 2014: 7-8). Somit eignet sich die Initiative als Instrument für die chinesische Diplomatie, den nationalen Wiederaufstieg und damit den „chinesischen Traum“ von der Renaissance Chinas als Weltmacht zu vermitteln. Als neues außenpolitisches Konzept stellt die Seidenstraßen-Initiative nach Marcin Kaczmarks (2015: 3) ein Schlüsselement der *soft power*-Politik Chinas dar. Es umfasst neben der politischen Dimension auch Expertentreffen und Kulturveranstaltungen sowie Tourismus.

Die chinesische Initiative bezieht sich sowohl auf die Seidenstraße auf dem Landweg von China durch Zentralasien nach Europa als auch auf den Seeweg, der von China entlang der Küsten der südostasiatischen und anschließend der südasiatischen Länder durch die südchinesische See und den Indischen Ozean sowie alternativ durch den Südpazifik nach Europa führt. Häfen an der Westküste Afrikas sind in einigen der geplanten chinesischen Routen ebenfalls aufgeführt und sollen als Brückenköpfe im Handel zwischen Asien und Afrika genutzt werden. Der Unterschied zwischen der Seidenstraße auf dem Land- und auf dem Seeweg (verkürzt wird dies von China die „one belt, one road-Initiative“ genannt) liegt unter anderem darin, dass die Schifffahrtswege international bereits stark genutzt werden, während der Transport über Land erst wenig entwickelt ist und Schnellzugverbindungen fehlen.

Ziele und Instrumente der chinesischen Initiative wurden erstmals ausführlich in dem im März 2015 von der Nationalen Reform und Entwicklungskommission (NDRC), dem Außen- sowie dem Handelsministerium (Mofcom) veröffentlichten Grundlegendokument „Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21<sup>st</sup>-Century Maritime Silk Road“ präsentiert (NDRC et al. 2015). Dieses Dokument geht auf den Hintergrund der Initiative, auf Prinzipien der Zusammenarbeit, Rahmenbedingungen, Kooperationsprioritäten und -mechanismen, die Öffnung der chinesischen Regionen, Chinas Rolle und die chinesische Zukunftsvision der Zusammenarbeit ein.

Neben den „Fünf Prinzipien der friedlichen Koexistenz“ – Souveränität, territoriale Integrität, Nichtangriffspolitik, keine Einmischung in nationale Angelegenheiten, Gleichheit und gegenseitiger Vorteil sowie friedliche Koexistenz – gelten Offenheit für die Kooperation mit Ländern und Regionen außerhalb der Seidenstraße (über Asien, Europa und Afrika hinaus), die Regeln des Marktes sowie internationale Normen und eine führende Rolle von Unternehmen als weitere Prinzipien.

Die *Rahmenbedingungen* bilden die verschiedenen Wasser- und Seewege der neuen Seidenstraße. Im Zentrum steht der Aufbau sicherer und effizienter Transportwege, die die Häfen entlang der Küsten miteinander verbinden. Die Wirtschaftskorridore China-Pakistan und Bangladesch-China-Indien-Myanmar werden in die Initiative aufgenommen. Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll für einen ver-

stärkten Handel und größere Investitionen ein Netz von Freihandelszonen eingerichtet werden.

Die im Dokument aufgeführten *Kooperationsprioritäten* umfassen folgende fünf Bereiche:

1. Koordinierung der Politiken durch die Zusammenarbeit zwischen den Regierungen. Über einen auf verschiedenen Regierungsebenen angesiedelten Kommunikationsmechanismus soll der Austausch über regionale Kooperationsmaßnahmen erleichtert und politisches Vertrauen aufgebaut werden.
2. Konnektivität der Infrastruktur als Voraussetzung dafür, dass die Seidenstraßen-Initiative umgesetzt werden kann. Auf der Basis nationaler Souveränität und Verfolgung eigener Sicherheitsinteressen sollen die Länder entlang der Seidenstraße für die Anschlussfähigkeit von Infrastrukturprojekten sorgen. Dies betrifft intermodale Verkehrswege (Eisenbahn- und LKW-Transport) sowie die Infrastruktur für Energie und Telekommunikation.
3. Ungehinderter Handel sowie Ausbau der Investitionsbeziehungen. Diese Bereiche stehen im Zentrum der „one belt one road“-Initiative. Hierfür sollen unter anderem eine verbesserte Zusammenarbeit im Zollwesen, bei Inspektions- und Quarantänebestimmungen verfolgt sowie bilaterale Investitionsschutzabkommen abgeschlossen werden.
4. Finanzwirtschaftliche Integration für die Umsetzung der Initiative. China schlägt eine engere Kooperation zwischen den Ländern vor, zum Beispiel über SWAP-Abkommen, die Öffnung des asiatischen Anleihemarktes, Emission von Renminbi-Anleihen im Ausland und Verwendung der Mittel in den Ländern entlang der Seidenstraße und Marktregulierungsfragen. Weiterhin sollen die neu aufgebauten Finanzinstitutionen zur Finanzierung eingesetzt werden, also die Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), die New Development Bank (NDB) der BRICS-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China, Südafrika), der Silk Road Fund sowie die Staatsfonds (Sovereign Wealth Funds) anderer Länder, die staatliches Kapital anlegen und verwalten.
5. Der kulturelle Austausch soll die Akzeptanz in der Bevölkerung stärken. Hierzu werden unter anderem der Austausch von Wissenschaftlern und Studenten, eine engere Zusammenarbeit in den Bereichen Medien, Tourismus, Gesundheit, Forschung und die Aktivitäten von NGOs gezählt.

Die *Kooperationsmechanismen*, die im Grundlagen-dokument genannt werden, umfassen alle bekannten bilateralen und multilaterale Mechanismen der Zusammenarbeit ohne Präferenz für bestimmte Formen. China schlägt als ersten Schritt die Unterzeichnung von Absichtserklärungen (MOU) sowie die Entwicklung bilateraler Pilotprojekte, gemeinsamer Komitees, internationaler Foren und Ausstellungen vor. Im Punkt Öffnung der chinesischen Regionen wird jeder Provinz eine bestimmte Funktion für die Umsetzung der Initiative zugewiesen und ihr Potenzial in der Seidenstraßen-Initiative genannt. China hat bereits zahlreiche Kooperationspartner für die Initiative gewonnen. Mit einer Reihe von Ländern in Zentralasien, aber auch in Europa wie beispielsweise mit Ungarn und mit der EU Kommission (Juni 2015) wurden bereits MOUs unterzeichnet. Staatspräsident Xi Jinping und Ministerpräsident Li Keqiang nutzten Staatsbesuche in diesen Ländern, um die Ziele und Instrumente der Seidenstraßen-Initiative zu erläutern.

Zusammenfassend repräsentiert das Dokument Chinas Vision einer wachsenden wirtschaftlichen Integration der Regionen Asien und Europa durch eine verbesserte materielle (Transport, Energie, Telekommunikation) und immaterielle (gemeinsam entwickelte Kommunikations- und Entscheidungsmechanismen) Infrastruktur. Arase (2015: 49) weist in seiner Analyse der chinesischen Seidenstraßen-Initiative darauf hin, dass dieses Konzept nicht auf multilaterale Verträge oder den Aufbau supranationaler bürokratischer Organisationen setzt. China trete vielmehr als treibende Kraft dadurch auf, dass es Diskussionen und Vorschläge zu Kooperationsprojekten initiiere und zugleich Informationen und vor allem materielle Anreize wie neue Finanzierungsmodelle sowie Handels- und Investitionschancen bereitstelle. Arase bezeichnet die chinesische Herangehensweise als *Chinese-style of economic integration*, die sich grundsätzlich von westlichen Ansätzen unterscheide. Westliche regionale Integrationsansätze (zum Beispiel in der EU oder NAFTA) verfolgen eine wirtschaftliche Liberalisierung, wobei über multilaterale Verträge rechtliche und institutionelle Barrieren im Handel und bei Investitionen abgebaut und rechtlich bindende Regeln, Standards und Streitschlichtungsmechanismen eingeführt werden. Dadurch werde dem privaten Sektor eine offene Umgebung für seine Entfaltung geboten. Das chinesische Modell fokussiere dagegen auf wirtschaftliche Erleichterungen, um über die

Anschlussfähigkeit von Märkten durch effiziente Transportnetze und die Bereitstellung von besseren Finanzierungsmöglichkeiten den Strom wirtschaftlicher Aktivitäten von und nach China zu kanalisieren.

### **Die maritime Seidenstraße und der Infrastrukturbedarf in der ASEAN**

Vor dem Hintergrund der komplexen Beziehungen zu den ASEAN-Mitgliedsstaaten wurde die Seidenstraßen-Initiative durch die höchsten chinesischen Regierungsvertreter und mit Bezug auf positive historische Kontexte im Herbst 2013 vorgestellt. Ministerpräsident Li Keqiang reiste dafür zum 16. ASEAN-China-Gipfel nach Brunei und Staatspräsident Xi Jinping nach Indonesien. In seiner Rede vor dem indonesischen Parlament betonte Xi Jinping die traditionell guten Beziehungen zwischen China und Indonesien und verwies dabei auch auf historische Vorbilder. Zugleich warb er für den Ausbau der maritimen Zusammenarbeit mit der ASEAN und bot über die (2013 noch in Planung befindliche) AIIB und den China-ASEAN Maritime Cooperation Fund neue Finanzierungsmöglichkeiten an. In Brunei hatte Ministerpräsident Li Keqiang zuvor versprochen, diesen Fonds mit 3 Mrd. CNY auszustatten. Der Ausbau der Häfen und sonstiger Verkehrsinfrastruktur würde die maritime Zusammenarbeit und die Wirtschaft in der Region fördern und könnte das Niveau der Infrastruktur und damit der Wirtschaftsentwicklung der beteiligten Ländern stärker angleichen. Dass dies für die wirtschaftliche Entwicklung der ASEAN-Mitgliedsstaaten von zentraler Bedeutung ist, zeigen verschiedene Untersuchungen. So könnten Verbesserungen der Infrastruktur in den Bereichen Transport, Energie und Telekommunikation sowie Wasserversorgung und -entsorgung die Integration der Länder in regionale und globale Märkte fördern, Transportkosten reduzieren, Wachstum stimulieren und zu einer ausgeglichenen Einkommensverteilung beitragen (WEF 2015). Mit wenigen Ausnahmen (Singapur und Malaysia) fällt die Qualität der Infrastruktur in der ASEAN im internationalen Vergleich relativ schlecht aus (siehe Tabelle 1). Hinzu kommt, dass der Indexwert der Qualität der gesamten Infrastruktur geringer ist als der globale Wettbewerbsindex (GCI) (Ausnahme Laos). Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Infrastruktur im Vergleich zu anderen Teilbereichen des GCI wie zum Beispiel Institutionen, gesamtwirtschaftliches Umfeld, Bildung und Markteffizienz weniger entwickelt ist.



**Tabelle 1: Position der ASEAN-Mitgliedsstaaten im Globalen Wettbewerbsindex (GCI) und in der Qualität der Infrastruktur 2014-2015**

Land	GCI	Infrastruktur gesamt	Straßen	Eisenbahn	Häfen	Flughäfen	Elektrizität	Mobilfunk
Indonesien	34	72	72	41	77	84	84	54
Kambodscha	95	109	93	98	97	106	110	39
Lao PDR	93	66	68	k. A.	129	82	64	130
Malaysia	20	20	19	12	19	19	39	30
Myanmar	134	138	134	94	125	137	117	144
Philippinen	52	95	87	80	101	108	87	86
Singapur	2	5	6	k. A.	2	1	6	17
Thailand	31	76	50	74	54	37	58	34
Timor-Leste	136	129	144	k. A.	138	143	109	133
Vietnam	68	112	104	52	88	87	88	42

Quelle: WEF 2015; verglichen werden 140 Länder.

Könnte der regionale Infrastrukturbedarf gedeckt werden, wären nach Berechnung von Zhai (2012) erhebliche Zuwächse der Realeinkommen der Länder zu erwarten. Dass die ASEAN selbst einen hohen Infrastrukturbedarf sieht, spiegelt sich im *Master Plan for ASEAN Connectivity* (MPAC) wider, der von den Mitgliedsländern im Jahr 2010 verabschiedet worden war. Schwerpunkte des MPAC sind der Ausbau der physischen und institutionellen Konnektivität sowie die größere Mobilität der Bevölkerung. Die erforderlichen Finanzmittel für seine Realisierung stehen jedoch nicht zur Verfügung. Die Asian Development Bank kommt nach eigenen Berechnungen zu dem Schluss, dass sich der jährliche Finanzierungsbedarf für Infrastruktur in der ASEAN auf ca. 60 Mrd. USD beläuft. Der ASEAN Infrastructure Fund, der 2011 von der Asian Development Bank (ADB) und den ASEAN-Mitgliedsstaaten eingerichtet wurde, kann jedoch jährlich nur Projekte mit einem Volumen von insgesamt 300 Mio. USD finanzieren, was einem Anteil von weniger als einem Prozent entspricht. Vor dem Hintergrund knapper Mittel begrüßen die ASEAN-Mitgliedsstaaten Chinas Vorschläge zur Finanzierung von Infrastruktur durch die AIIB und andere Finanzinstitutionen. In den Regierungskonsultationen zwischen China und der ASEAN wurde die Seidenstraßen-Initiative

zwar bereits diskutiert. Allerdings könnten chinesische Vorstellungen zum Ausbau der Infrastruktur mit den Plänen der ASEAN in Konkurrenz treten. Dass diese Befürchtung besteht, spiegelte sich in den Reden der ASEAN-Vertreter auf dem Gipfeltreffen mit China im Jahr 2014 wider. Sie sprachen die Erwartung aus, dass die AIIB die regionalen Infrastrukturprojekte mit Schwerpunkt auf der Umsetzung des MPAC fördern wird.

Aufgrund der asymmetrischen politischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen China und der ASEAN wird ein weiterer Zuwachs an Macht und Einfluss Chinas nur schwer akzeptiert werden. Die Abhängigkeit im Handel mit China – vor allem aufgrund der chinazentrierten regionalen Wertschöpfungsketten – hat in der letzten Dekade erheblich zugenommen (7,6 Prozent Anteil in 2003 auf 13 Prozent im Jahr 2012) und das Defizit im bilateralen Handel ist für die ASEAN gestiegen. Ob die ASEAN-Mitgliedsstaaten durch den Ausbau der Verkehrswege ihre Handelsposition gegenüber China stärken können, ist deshalb nicht sicher. Vielmehr ist zu erwarten, dass chinesische Unternehmen ihre arbeitsintensive Produktion weiter auslagern und damit die industrielle Entwicklung in der Region noch stärker als bisher beeinflussen werden.

**Tabelle 2: Schätzung des Infrastrukturbedarfs in der ASEAN 2010-2020**

Land	Investitionsbedarf (USD Mio.)	Investitionen, p.c. (USD)	BIP p.c. 2008 (USD, in konstanten Preisen 2000)
Indonesien	450.304	1.981	1.087
Kambodscha	13.364	918	511
Lao PDR	11.375	1.833	475
Malaysia	188.084	6.962	5.151
Myanmar	21.698	438	---
Philippinen	127.122	1.407	1225
Thailand	172.907	2.566	2.640
Timor-Leste	71	65	329
Vietnam	109.761	1.273	647

Quelle: Bhattacharyay 2012.

Darüber hinaus ist die Frage der Sicherheit im Südchinesischen Meer nicht von der maritimen Seidenstraßen-Initiative zu trennen. Hong (2015: 6-8)

weist beispielsweise auf die Forderung Chinas nach Anerkennung seiner Ansprüche auf die Nutzung des Meeres als Voraussetzung für Projekte einer gemeinsamen Erschließung von maritimen Ressourcen hin. Obwohl gute Beziehungen zu China für die ASEAN extrem wichtig sind, herrscht in vielen Mitgliedsländern Unsicherheit darüber, wie China seine Macht benutzen wird. Dies trifft vor allem auf Vietnam zu.

### **Fallbeispiel Vietnam**

Vietnam zählt zu den ASEAN-Mitgliedsstaaten, die einerseits ihre Infrastruktur dringend ausbauen müssen (siehe Tabelle 1 und 2) und dabei auf ausländische Finanzierung angewiesen sind. Andererseits steht Vietnam aber aufgrund des Konflikts um die Nutzung des Südchinesischen Meeres in einem kritischen Verhältnis zu China. Dies erklärt zumindest teilweise die bisherige Zurückhaltung Vietnams gegenüber Chinas Kooperationsangeboten. Dass die Weltbank und die EU als Investoren und Geberländer öffentlicher Entwicklungshilfe von zentraler Bedeutung sind, trägt dazu bei, dass Vietnam weniger auf chinesische Finanzierungsmodelle angewiesen sein könnte. Zudem erschwert eine Reihe von Reibungspunkten in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern das aktuelle Klima für wirtschaftliche Kooperationen.

Vietnam konnte aus dem Staatshaushalt im Jahr 2014 lediglich 16 Prozent der Ausgaben für Entwicklungsinvestitionen selbst aufbringen. Dieser Anteil hatte in den 2000er Jahren noch bei 30 Prozent gelegen (MOF 2015; GSO 2015). Aufgrund der wachsenden Auslandsverschuldung ist die Aufnahme neuer Kredite nur beschränkt möglich. Die wichtigsten Kreditgeber waren im Jahr 2012 Japan (34,5 Prozent), die Weltbank (28,8 Prozent), die ADB (15,5 Prozent), Deutschland (9,8 Prozent) und Frankreich (3,9 Prozent) (Cafébiz 2014). Hohe Schuldendienste sowie sinkende Zuflüsse aus öffentlicher Entwicklungshilfe kennzeichnen weiterhin Vietnams Finanzsituation. Seit 2011 zählt Vietnam zu den Entwicklungsländern, die von der Weltbank, ADB und anderen internationalen Geberorganisationen keine präferenziellen Entwicklungskredite mehr erhalten. Unter diesen Bedingungen bieten sich Finanzierungen durch die AIIB und im Rahmen der Seidenstraßen-Initiative durch China als mögliche Alternativen an. Auf China entfällt bisher nur ein Anteil von 2,8 Prozent der vietnamesischen Auslandsverschuldung.

Gleichzeitig sind die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern in den letzten Jahren immer enger geworden. Im Außenhandel ist China Vietnams wichtigstes Partnerland. Das bilaterale Handelsvolumen erhöhte sich zwischen 2005 und 2014 von 8,2 Mrd. USD auf 103,5 Mrd. USD. Vietnams Defizit im Handel mit China stieg allerdings kontinuierlich und lag 2014 bei 64 Mrd. USD. Chinesische Direktinvestitionen konzentrieren sich auf bestimmte Industriezonen und Grenzregionen und liegen bei rund 3 Prozent der gesamten ausländischen Direktinvestitionen in Vietnam (GSO 2015; FIA 2015).

Vietnamesischen Angaben zufolge ist China im Ausbau der Infrastruktur des Landes in verschiedenen Formen involviert. So flossen 6,1 Mrd. USD in den Straßenbau, 4,2 Mrd. USD in den Hafenausbau und 2,5 Mrd. USD in den Bau von Wärmekraftwerken. Allerdings gibt es viele Klagen über chinesische Unternehmen, die diese Infrastrukturprojekte durchführen. Dies betrifft beispielsweise die Dominanz von EPC-Verträgen, (Billig)Krediten der chinesischen Regierung sowie von Staatsunternehmen als Projektnehmer. Die EPC (Engineering, Procurement und Construction)-Verträge erlauben den chinesischen Unternehmen, alle Projektschritte von der Detailplanung bis zu den Bau- und Montagearbeiten durchzuführen. So bringen sie nicht nur Materialien, sondern auch Arbeitskräfte aus China mit nach Vietnam. In den Bereichen Energie, Bergbau, Erdöl, Metallurgie und Chemieindustrie konnten chinesische Unternehmen im Jahr 2010 ca. 90 Prozent aller EPC-Verträge gewinnen.

Kritisiert wird in Vietnam auch, dass die mit günstigen Entwicklungskrediten finanzierten Projekte vielfach Qualitätsmängel aufweisen. Ein Beispiel dafür ist die Lieferung von 13 Zügen aus China für ein Eisenbahnprojekt, das über Entwicklungskredite aus China finanziert wird. Trotz Mängel musste der Transportminister öffentlich erklären, dass er durch die Bedingungen des Kreditvertrages gebunden sei und die chinesischen Firmen nicht durch andere ersetzen könne. Hinzu kommt, dass die meisten Projekte durch Staatsunternehmen ausgeführt werden, die mit ihren Angeboten den Wettbewerb verzerren (Vietnam Business Forum 2010; Lan-Nhi 2015). In Vietnam bestehen auch Bedenken, dass mit dem weiteren Ausbau der Infrastruktur durch chinesische Unternehmen die Zahl der unqualifizierten Arbeitskräfte aus China in Vietnam weiter steigen könnte. Von den 2013 vom Arbeitsministerium in Vietnam erfassten ausländischen Arbeitskräften

(77.359) waren 31.330 nicht registriert. Die meisten davon kamen aus China.

In Vietnam wird außerdem befürchtet, dass durch die Infrastrukturprojekte im Verkehrs- bzw. Transportsektor im Rahmen der Seidenstraßen-Initiative der eigene Einfluss auf die Nachbarländer Laos und Kambodscha zu Gunsten Chinas zurückgehen könnte. So wird die neue Seidenstraße Laos, Kambodscha, Myanmar und Thailand mit Wirtschaftszentren in China und nicht in Vietnam verbinden. Von den Transportverbindungen in die südwestchinesischen Provinzen Guangxi und Yunnan, die zu den ärmsten in China zählen, verspricht sich Vietnam dagegen nicht allzu viel.

### Ausblick

China betont in seinen Vorschlägen zur maritimen Seidenstraße, dass internationale Normen berücksichtigt und bestehende Regelwerke und Institutionen nicht verändert werden. Damit ist allerdings nicht die Frage beantwortet, auf Basis welcher Normen und Werte die Kooperation erfolgen soll und wie mögliche Konflikte künftig geregelt werden. Dies stellt jedoch in der Zusammenarbeit zwischen China und den ASEAN-Mitgliedsstaaten einen wichtigen Aspekt dar.

Für die ASEAN insgesamt ist die Frage nach der Art der zukünftigen Beziehungen zu China von zentraler Bedeutung. Eine Machtstruktur mit China als Kern und den ASEAN-Mitgliedsstaaten als Peripherie würde mit dem Multilateralismus der ASEAN nicht zusammenpassen (Arase 2015: 8). Hinzu kommen Bedenken über Chinas Einsatz seiner militärischen Stärke. Die Form der zukünftigen gemeinsamen Nutzung von Ressourcen im Südchinesischen Meer könnte zeigen, wie seriös Chinas Anspruch ist, eine Win-win-Situation für alle Länder in der Region zu schaffen.

### Literatur

Arase, David (2015), *China's Two Silk Roads: Implications for Southeast Asia* (Amended Version), ISEAS Perspective, 2.  
Bhattacharyay, Biswa Nath (2012), Estimating Demand for Infrastructure, 2010-2020, in: Biswa Nath Bhattacharyay et al. (Hrsg.), *Infrastructure for Asian Connectivity*, Cheltenham, 19-79.  
Cafebiz (2014), Cac chu no nuoc ngoai cua Vietnam la ai? (Who is Vietnam's creditors?), 26. Juni, online: <<http://cafebiz.vn/thi-truong/bizchart-cac-chu-no-nuoc-ngoai-cua-viet-nam-la-ai-2014062614591892017.chn>> (20. August 2015).

Chaturvedy, Rajeev Ranjan (2014), *New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses*, ISAS Working Paper, 197, National University of Singapore.  
FIA (Foreign Investment Agency) (2015), *Monthly FDI Statistics*, online: <<http://fia.mpi.gov.vn/chuyenmuc/172/So-lieu-FDI-hang-thang>> (24. August 2015).  
GSO (General Statistics Office of Vietnam) (2015), *Statistical Handbook of Vietnam 2014*, Hanoi: Thong Ke Publisher.  
Hong, Zhao (2015), *The Maritime Silk Road and China-Southeast Asian Relations*, ISEAS Perspective, 358.  
Kaczmarek, Marcin (2015), *The New Silk Road: A Versatile Instrument of China's Policy*, OSW Centre for Eastern Studies, 161, 1-9.  
Lan-Nhi (2015), Transport Minister Says Buying 13 Chinese Trains a Must, in: *The Saigon Times*, 10. Juni, online: <<http://english.thesaigontimes.vn/41338/Transport-Minister-says-buying-13-Chinese-trains-a-must.html>> (24. August 2015).  
NDRC et al. (National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs und Ministry of Commerce) (2015), *Visions and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*.  
Pew Research Center (2015), *How Asia-Pacific Publics See Each Other and Their National Leaders*, 2. September, online: <[www.pewglobal.org/2015/09/02/how-asia-pacific-publics-see-each-other-and-their-national-leaders/](http://www.pewglobal.org/2015/09/02/how-asia-pacific-publics-see-each-other-and-their-national-leaders/)> (20. September 2015).  
Salidjanova, Nargiza, und Jacob Koch-Weser (2015), *China's Economic Ties with ASEAN: A Country-by-Country Analysis*, Staff Research Report.  
Scobell, Andrew (2010), *China's Geostrategic Calculus and Southeast Asia – the Dragon's Backyard Laboratory. Testimony Before U.S.-China Economic and Security Review Commission China's Activities in Southeast Asia and the Implications for U.S. Interests*, Washington, 4. Februar, online: <[www.uscc.gov/hearings/2010hearings/written\\_testimonies/10\\_02\\_04\\_wrt/10\\_02\\_04\\_scobell\\_statement.pdf](http://www.uscc.gov/hearings/2010hearings/written_testimonies/10_02_04_wrt/10_02_04_scobell_statement.pdf)> (12. Juli 2010).  
Vietnam Business Forum (2010), *Chinese Firms Win 90% of Vietnam EPC Contracts*, 10. August, online: <[www.vccinews.com/news\\_detail.asp?news\\_id=21177](http://www.vccinews.com/news_detail.asp?news_id=21177)> (25. August 2015).  
WEF (World Economic Forum) (2015), *The Global Competitiveness Report 2014–2015*, Geneva.  
Zan, Jifang (2004), China's Peaceful Rise. Interview with Li Junru, in: *China.org*, 22. April, online <[www.china.org.cn/english/2004/Apr/93730.htm](http://www.china.org.cn/english/2004/Apr/93730.htm)> (3. Juli 2010).  
Zhai, Fan (2012), Benefits of Infrastructure Investment: An Empirical Analysis, in: Biswa Nath Bhattacharyay et al. (Hrsg.), *Infrastructure for Asian Connectivity*, Cheltenham, 80-94.



## ■ Die Autoren

Dr. Margot Schüller arbeitet seit dem Jahr 1990 als wissenschaftliche Mitarbeiterin am GIGA Institut für Asien-Studien. Ihre Forschung konzentriert sich auf Chinas Globalisierung, insbesondere die außenwirtschaftliche Integration des Landes, Chinas Innovationssystem und die deutsch-chinesischen Wirtschaftsbeziehungen.

<margot.schüller@giga.hamburg>; <giga.hamburg/team/schüller>

Tam Nguyen studierte Internationale Wirtschaft an der Foreign Trade University in Hanoi/Vietnam und arbeitete anschließend am Development and Policy Research Centre in Vietnam. Derzeit absolviert er ein Masterprogramm an der Leuphana Universität in Lüneburg mit dem Schwerpunkt Public Economics, Law and Politics.

<nguyenhuutam012@gmail.com>

## ■ GIGA-Forschung zum Thema

Die Mitarbeiter des GIGA Forschungsschwerpunktes 4 „Macht, Normen und Governance in den internationalen Beziehungen“ beschäftigen sich unter anderem mit der Rolle aufstrebender Mächte wie zum Beispiel China auf der regionalen und globalen Ebene.

## ■ GIGA-Publikationen zum Thema

Abb, Pascal, und Georg Strüver (2015), *Regional Linkages and Global Policy Alignment: The Case of China–South-east Asia Relations*, GIGA Working Paper, 268, online: <www.giga.hamburg/workingpapers>.

Bünthe, Marco (im Erscheinen), *China's Rise in Southeast Asia and its Effect on Regional Institution-building: Who is Leading Whom?*, in: Howard Loewen und Anja Zorob (Hrsg.), *Regional Integration in Comparative Perspective*, Dordrecht: Springer.

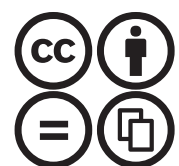
Bünthe, Marco, und Dirk Nabers (2013), *Turning Material Capabilities to Leadership: China's Rise in Southeast Asia*, in: Xiaoming Huang und Robert Patman (Hrsg.), *China and the International System: Becoming a World Power*, London: Routledge, 108-125.

Dicke, Vera, und Heike Holbig (2014), *Rising Sino-Vietnamese Tensions in the South China Sea*, GIGA Focus International Edition, 8, online: <www.giga.hamburg/giga-focus/international-edition>.

Noesselt, Nele, und Detlef Nolte (2015), *Trotz wirtschaftlicher Flaute: China zeigt Flagge in Lateinamerika*, GIGA Focus Lateinamerika, 7, online: <www.giga.hamburg/giga-focus/lateinamerika>.



Der GIGA Focus ist eine Open-Access-Publikation. Sie kann kostenfrei im Netz gelesen und heruntergeladen werden unter <www.giga.hamburg/giga-focus> und darf gemäß den Bedingungen der *Creative-Commons-Lizenz Attribution-No Derivative Works 3.0* <<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/deed.en>> frei vervielfältigt, verbreitet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Dies umfasst insbesondere: korrekte Angabe der Erstveröffentlichung als GIGA Focus, keine Bearbeitung oder Kürzung.



Das GIGA German Institute of Global and Area Studies – Leibniz-Institut für Globale und Regionale Studien in Hamburg gibt Focus-Reihen zu Afrika, Asien, Lateinamerika, Nahost und zu globalen Fragen heraus. Ausgewählte Texte werden in der GIGA Focus International Edition auf Englisch veröffentlicht. Der GIGA Focus Global wird vom GIGA redaktionell gestaltet. Die vertretenen Auffassungen stellen die der Autoren und nicht unbedingt die des Instituts dar. Die Autoren sind für den Inhalt ihrer Beiträge verantwortlich. Irrtümer und Auslassungen bleiben vorbehalten. Das GIGA und die Autoren haften nicht für Richtigkeit und Vollständigkeit oder für Konsequenzen, die sich aus der Nutzung der bereitgestellten Informationen ergeben. Auf die Nennung der weiblichen Form von Personen und Funktionen wird ausschließlich aus Gründen der Lesefreundlichkeit verzichtet.

Redaktion: Robert Kappel; Gesamtverantwortlicher der Reihe: Hanspeter Mattes; Lektorat: Silvia Bücke;

Kontakt: <giga-focus@giga.hamburg>; GIGA, Neuer Jungfernstieg 21, 20354 Hamburg

